

**17615/AB****= Bundesministerium vom 21.05.2024 zu 18184/J (XXVII. GP)****bmk.gv.at**

Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie

**Leonore Gewessler, BA**  
Bundesministerin

An den  
Präsident des Nationalrates  
Mag. Wolfgang Sobotka  
Parlament  
1017 W i e n

leonore.gewessler@bmk.gv.at  
+43 1 711 62-658000  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Österreich

Geschäftszahl: 2024-0.229.726

. Mai 2024

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Lercher, Genossinnen und Genossen haben am 21. März 2024 unter der **Nr. 18184/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Bahninfrastruktur und Zugverbindungen nach Eröffnung der Koralm bahn“ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

**Zu Frage 1:**

- Welche konkreten Investitionen in Bahninfrastruktur (Bahnhöfe, Gleisanlagen, Tunnel, etc.) sowie in Zugverbindungen sind im Detail für die durch die Eröffnung der Koralm bahn betroffenen Bezirke St. Veit, Feldkirchen, Murau, Murtal, Liezen und Leoben in den nächsten Jahren geplant?

Neben jährlich rund € 50 Mio. bis € 60 Mio., die in das Bestandsnetz in den hier genannten Bezirken investiert werden, werden zusätzlich folgende Bahnhöfe in den nächsten Jahren erneuert bzw. attraktiviert:

**Bezirk Liezen:**

- Haus im Ennstal
- Schladming Untere Klaus

**Bezirk Leoben:**

- Kraubath
- St.Michael

**Bezirk Murtal:**

- Judenburg

- Unzmarkt
- Thalheim-Pöls

Bezirk Murau:

- Mariahof-St. Lambrecht
- Neumarkt i.d. Steiermark

Bezirk St.Veit:

- Treibach-Althofen
- Kappel am Krappfeld
- Passering
- St.Georgen am Längsee
- Glandorf
- St.Veit West
- Liebenfels

Bezirk Feldkirchen:

- Glanegg
- St. Martin-Sittich
- Steindorf
- Ossiach-Bodendorf
- Sattendorf

Weitere Streckenattraktivierungen:

- Modernisierung der Ennstalbahn in Form von Auflassung und Erneuerung von Eisenbahnkreuzungen samt Stellwerksumbauten
- Modernisierung der Ossiacherseebahn in Form von Auflassung und Erneuerung von Eisenbahnkreuzungen samt Stellwerksumbauten
- Elektrifizierung der Strecke von Zeltweg nach Pöls

Zu Frage 2:

- *Wird es in den betroffenen Bezirken (St. Veit, Feldkirchen, Murau, Murtal, Liezen und Leoben) Investitionen in Park & Ride Anlagen geben?*

Für den Ausbau von P&R- und B&R-Anlagen werden Zuzahlungen bzw. die Übernahme von Leistungen von den Ländern und Gemeinden benötigt. Daher ist das gegenständliche Ausbauprogramm bis 2030 vorbehaltlich der Abstimmung mit den Vertragspartnern zu sehen:

Bezirk Liezen:

- Schladming Untere Klaus
- Haus
- Öblarn

Bezirk Leoben:

- St. Michael
- Kraubath
- Niklasdorf

**Bezirk Murtal:**

- Knittelfeld
- Thalheim – Pöls
- St. Georgen ob Judenburg
- Unzmarkt

**Bezirk St.Veit:**

- St. Veit an der Glan

**Bezirk Feldkirchen:**

- Feldkirchen
- Glanegg
- Ossiach-Bodendorf
- Sattendorf
- St. Martin-Sittich

**Zu Frage 3:**

- *Wie sieht der aktuelle Fahrplanentwurf (für alle Zugverbindungen) nach der Eröffnung der Koralmbahn für die betroffenen Bezirke St. Veit, Feldkirchen, Murau, Murtal, Liezen und Leoben aus?*

Die detaillierten Abstimmungen zum Fahrplan ab Inbetriebnahme der Koralmbahn im Dezember 2025 sind derzeit im Gange. Der Fahrplanentwurf wird laufend überarbeitet.

Der Grundtakt der Fernverkehrsverbindungen in den betroffenen Bezirken St. Veit, Feldkirchen, Murau, Murtal, Liezen und Leoben ab Inbetriebnahme der Koralmbahn sowie Fahrplanentwürfe sind der Vorinformation meines Ressorts für den Verkehrsdienstevertrag Fernverkehr zu entnehmen: <https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:04a29e2d-a8af-4c40-bdb7-c6ceb942f291/at0.pdf>

Darüber hinaus wurde seitens meines Ministeriums im Februar 2024 eine Informationsbroschüre zum inneralpinen Fernverkehr in Österreich ab Dezember 2025 erstellt, die aktualisierte und erweiterte Informationen zum geplanten Fernverkehrsangebot in den betroffenen Bezirken enthält: [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:1aefeb09-91b4-4284-8c97-7d1f2e710eaa/BMK\\_Informationsbroschuere\\_Inneralpiner-Fernverkehr\\_UA.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:1aefeb09-91b4-4284-8c97-7d1f2e710eaa/BMK_Informationsbroschuere_Inneralpiner-Fernverkehr_UA.pdf)

Der Grundtakt der Nah- und Regionalverkehrsverbindungen in der Steiermark ab Inbetriebnahme der Koralmbahn ist der Vorinformation meines Ressorts für den Verkehrsdienstevertrag Steiermark zu entnehmen (Phase B): [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:61b46853-8890-4907-a93d-8ab63cfaced2/at22\\_Steiermark\\_2024.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:61b46853-8890-4907-a93d-8ab63cfaced2/at22_Steiermark_2024.pdf)

Der Grundtakt der Nah- und Regionalverkehrsverbindungen in Kärnten ab Inbetriebnahme der Koralmbahn sowie Fahrplanentwürfe sind der Vorinformation meines Ressorts für den Verkehrsdienstevertrag Kärnten zu entnehmen: <https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:7735f6bb-6385-49c2-8f6d-fe9d45663f54/at21.pdf>

**Zu Frage 4:**

- Gibt es für Zugverbindungen auf der Südbahnstrecke Anfragen von anderen Verkehrsunternehmen (z.B. WESTbahn)? Ist es aus Sicht der ÖBB-Infrastruktur AG bzw. des Klimaschutzministeriums denkbar, dass private Unternehmen wie zum Beispiel die „WESTbahn“ die Infrastruktur auf der Südbahnstrecke für Direktverbindungen von Wien nach Klagenfurt nutzen darf?
- a.) Wenn ja, können diese Direktverbindungen auch über die alte Südbahnstrecke (Wien – Murtal – Klagenfurt) geführt werden?
  - b.) Wenn ja, wird dieses Vorhaben seitens des Klimaschutzministeriums unterstützt?

Gemäß der aktuellen Rechtslage steht es jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) – d.h. auch der WESTbahn Management GmbH – frei, bei der unabhängigen Trassenzuweisungsstelle – in Österreich die ÖBB-Infrastruktur AG – Fahrwegkapazität (z.B. zwischen Wien und Klagenfurt) gemäß den Vorgaben der Schienennetznutzungsbedingungen zu bestellen.

Sollte die beantragte Fahrwegkapazität gar nicht oder nicht wie gewünscht zugewiesen werden, besteht für das betreffende EVU die Möglichkeit, bei der Schienen-Control GmbH als Regulierungsbehörde Beschwerde zu erheben.

Es steht dem jeweiligen EVU offen, den Verlauf einer geplanten Verbindung selbst zu wählen, d.h., eine Direktverbindung zwischen Wien und Klagenfurt könnte auch über die alte Südbahnstrecke (Wien – Murtal – Klagenfurt) führen, sofern dies das betreffende EVU wünscht bzw. bei der Trassenzuweisungsstelle so beantragt.

Seitens meines Ressorts sind auch nach Eröffnung der Koralmbahn zwei tägliche Direktverbindungen zwischen Wien und Kärnten über das Aichfeld und den Neumarkter Sattel geplant. Detaillierte Informationen hierzu finden sich in der Informationsbroschüre meines Ministeriums zum inneralpinen Fernverkehr in Österreich ab Dezember 2025 (Seite 11):

[https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:1aefeb09-91b4-4284-8c97-7d1f2e710eaa/BMK\\_Informationsbroschuere\\_Inneralpiner-Fernverkehr\\_UA.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:1aefeb09-91b4-4284-8c97-7d1f2e710eaa/BMK_Informationsbroschuere_Inneralpiner-Fernverkehr_UA.pdf)

**Zu Frage 5:**

- Welche Pläne sind für die Lavanttalbahn nach Eröffnung der Koralmbahn vorgesehen?

Die Lavanttalbahn zwischen St. Paul im Lavanttal und Wolfsberg wurde im Rahmen der Arbeiten zur Koralmbahn grundlegend modernisiert, barrierefrei ausgebaut und elektrifiziert. Sie ist seit Dezember 2023 in Betrieb.

Für den nördlichen Bereich zwischen Zeltweg und Wolfsberg sind aufgrund der dünnen Besiedlungsstruktur keine weiteren Maßnahmen vorgesehen. Die grundsätzliche Befahrbarkeit der Strecke für Güter- und Personenzüge ist jedoch sichergestellt und es sind ausreichend Kapazitäten vorhanden. Mein Ressort begrüßt daher besonders sämtliche Bemühungen, die eine weitere Verlagerung des Güterverkehrs entlang dieser Strecke von der Straße auf die Schiene zum Ziel haben.

Im Abschnitt Wolfsberg – St. Paul ist für die Lavanttalbahn ab Inbetriebnahme der Koralmbahn eine tägliche und tagesdurchgängige S-Bahn im 1h-Takt vorgesehen, die via Bleiburg nach Klagenfurt und weiter nach Villach und Spittal-Millstättersee / Pusarnitz bzw. Lienz verkehren

wird. Darüber hinaus wird von Montag bis Freitag ein REX im 1h-Takt Wolfsberg an den Fernverkehrsknoten in St. Paul anbinden, bei Bedienung aller Halte zwischen Wolfsberg und St. Paul. Großteils werden die Züge dieser Linie beschleunigt weiter nach Klagenfurt verkehren.

Zu Frage 6:

- *Gibt es eine aktuelle Studie über die Auswirkungen der Koralmbahn auf die Lavanttalbahn?*
  - a.) *Wenn ja, wie sieht diese Studie im Detail aus?*
  - b.) *Wenn nein, wird eine solche Studie noch durchgeführt werden?*
    - a. *Wenn ja, wann wird diese Studie durchgeführt?*
    - b. *Wenn ja, wann ist mit Ergebnissen zu rechnen?*
    - c. *Wenn nein, warum wird keine Studie zu den Auswirkungen der Koralmbahn auf die Lavanttalbahn in Auftrag gegeben?*

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat bereits 2018 eine genaue Untersuchung der Strecke Zeltweg – Wolfsberg durchgeführt. Dabei wurden mögliche Potenziale sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr beleuchtet – auch im Hinblick auf die Koralmbahn. Das Ergebnis: die Besiedelung entlang der Strecke der Lavanttalbahn ist noch zu dünn, um eine ausreichende Auslastung für einen sinnvollen Bahnbetrieb zu erreichen. Das liegt unter anderem an den weit auseinanderliegenden, kleineren Ortschaften und den somit sehr flächig verteilten Wohngebieten. Die ÖBB-Infrastruktur AG wird die Situation u.a. die Bevölkerungsentwicklung vor Ort weiterhin beobachten, mit dem Fokus, die vorhandene Infrastruktur sowohl für den Personen-, als auch den Güterverkehr angemessen nutzbar zu machen.

Zu Frage 7:

- *Unter welchen Umständen kann die Lavanttalbahn zwischen Zeltweg und Wolfsberg für den Personennahverkehr wieder geöffnet werden?*

Die Initiative für eine Reaktivierung der Lavanttalbahn im Personenverkehr zwischen Zeltweg und Wolfsberg müsste von den Ländern Steiermark und Kärnten ausgehen, die gemäß § 11 ÖPNRV-G für die Planung des Schienenpersonennah- und –regionalverkehrs zuständig sind.

Anschließend müssten sowohl die Finanzierung als auch die Verfügbarkeit von geeignetem Rollmaterial geklärt und die gewünschten Verkehre von Bund und Land bestellt werden.

Zu Frage 8:

- *Sind allgemein für die Lavanttalbahn zwischen Zeltweg und Wolfsberg in den kommenden Jahren Investitionen bzw. Verbesserungen geplant?*
  - a.) *Wenn ja, welche Investitionen bzw. Verbesserungen sind wann geplant?*
  - b.) *Wenn nein, warum sind keine Investitionen bzw. Verbesserungen geplant?*
  - c.) *Wenn nein, ist ein Rückbau bzw. endgültige Stilllegung der Lavanttalbahn geplant?*

Auch in Zukunft werden zwischen Wolfsberg und Zeltweg Gütertransporte zu den ansässigen Betrieben abgewickelt und die Strecke somit regelmäßig instand gehalten. Die Hauptabwicklung erfolgt nach Inbetriebnahme der Koralmbahn von Wolfsberg aus, da dies auch für die Betriebe die effizientere und klimafreundlichere Variante darstellt. Ein Rückbau bzw. eine Stilllegung ist nicht geplant.

**Zu Frage 9:**

- *Ist eine Verlängerung des Bahnsteiges im Bahnhof Zeltweg möglich?*
- a.) *Wenn ja, unter welchen Umständen ist eine Verlängerung des Bahnsteiges (Inselbahnsteig bzw. Hausbahnsteig) möglich?*
  - b.) *Wenn ja, bis wann ist eine Umsetzung dieser Verlängerung des Bahnsteiges möglich?*
  - c.) *Wenn ja, wie sieht die Finanzierung der Verlängerung aus?*
  - d.) *Wenn nein, warum ist eine Verlängerung des Bahnsteiges in Zeltweg nicht möglich?*

Die Verlängerung eines verlängerten Eventbahnsteiges/Randbahnsteiges ist zwischen ÖBB, Land Steiermark und dem BMLV (gemeinsam mit Red Bull und Stadtgemeinde Zeltweg) mit einer Finanzierungsbeteiligung zu je einem Dritteln in Ausarbeitung. Die Umsetzung kann bei rechtzeitiger allseitiger Unterfertigung bis September 2024 erfolgen.

**Zu Frage 10:**

- *Ist eine Reaktivierung/Wiederinbetriebnahme der Bahnhaltstelle in Spielberg denkbar?*
- a.) *Wenn ja, unter welchen Umständen ist eine Wiederinbetriebnahme der Haltestelle Spielberg möglich?*
  - b.) *Wenn ja, bis wann ist eine Umsetzung dieser Reaktivierung der Haltestelle möglich?*
  - c.) *Wenn ja, wie sieht eine mögliche Finanzierung aus?*
  - d.) *Wenn nein, warum ist eine Wiederinbetriebnahme der Haltestelle in Spielberg nicht möglich?*

Derzeit ist für die Wiederaufnahme das Potential an Ein- und Aussteiger:innen zu gering.

**Zu Frage 11:**

- *In Graz wurde für den Ausbau der Straßenbahn ein Zweckzuschussgesetz beschlossen. Ist ein Zweckzuschussgesetz (wie eben für die Straßenbahnen in Graz) auch für die Murtalbahn vorstellbar?*
- a.) *Wenn ja, wie und wann könnte dieses Gesetz umgesetzt werden?*
  - b.) *Wenn nein, warum ist ein Zweckzuschussgesetz für die Murtalbahn nicht möglich?*

Grundsätzlich wird die Murtalbahn (Unzmarkt – Tamsweg) als Vollbahn auf Grundlage von § 4 Privatbahngesetz 2004 finanziert. Entsprechende Investitionen und Instandhaltungsmaßnahmen sind im Rahmen des 9. Mittelfristigen Investitionsprogramms (MIP) bereits Teil des bestehenden MIP-Übereinkommens für den Zeitraum 2021-2025 mit den Steiermärkischen Landesbahnen. Auf Grundlage dieses Übereinkommens leistet der Bund Finanzierungsbeiträge in Höhe von 50 % für Investitionen und Instandhaltung der Schieneninfrastruktur der Murtalbahn. Aus heutiger Sicht ist zu erwarten, dass auch für den Zeitraum ab 2026 ein erneutes Finanzierungsbereinkommen mit den Steiermärkischen Landesbahnen mit einem Finanzierungsbeitrag des Bundes in Höhe von 50 % abgeschlossen wird, das auch entsprechende Finanzierungsbeiträge für die Murtalbahn enthält. Die Steiermärkischen Landesbahnen haben im diesbezüglichen Abstimmungsprozess mit der SCHIG mbH und meinem Ministerium, in den auch das Land Steiermark eingebunden ist, bereits die geplanten Aufwendungen für den Zeitraum 2026-2030 (Planungskosten für die Dekarbonisierung) angemeldet. Darüberhinausgehende Infrastrukturinvestitionen wurden nicht eingebracht. Die diesbezügliche inhaltliche

Abstimmung zur Vorbereitung einer Entscheidung über das geplante 10. MIP ist derzeit im Gange.

Im Unterschied dazu kann der Bund für Straßenbahnprojekte mit stadtgrenzenüberschreitender Wirkung in Umsetzung eines wesentlichen Ziels des Mobilitätsmasterplans 2030 und des aktuellen Regierungsprogramms („Förderung von Regionalstadtbahnen mit stadtgrenzenübergreifender Funktion zur Förderung des ÖV in städtischen Ballungsräumen“) auf Grundlage von Vereinbarungen gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und den jeweiligen Bundesländern entsprechende Finanzierungsbeiträge leisten. Falls derartige Zuschussleistungen direkt an einzelne Gemeinden erfolgen, kann mein Ressort die Entwürfe für entsprechende Zweckzuschussgesetze erarbeiten.

Die Voraussetzungen für eine derartige Mitfinanzierung des Bundes von Regionalstadtbahnprojekten lauten wie folgt:

Es können Neubauinvestitionen für

- Straßenbahnen bzw. als Straßenbahn betriebene Regional(stadt)bahnen
- in Städten bzw. Agglomerationen im Zusammenhang mit einer oder mehreren Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern
- mit stadtgrenzenüberschreitenden Wirkungen vom Bund mitfinanziert werden.

Die Projekte müssen sich zudem in ein regionales Gesamtverkehrskonzept einbetten, das im Einklang mit den Zielsetzungen des Mobilitätsmasterplans steht.

Beim Ausbau der Grazer Straßenbahnen erfolgt die Bundesfinanzierung direkt an die Stadt Graz, sodass die entsprechende Bundesfinanzierung im Unterschied zu den bisherigen Regionalstadtbahnprojekten aus finanzverfassungsrechtlichen Gründen mit einem Zweckzuschussgesetz und nicht mit einer Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG umgesetzt wird. Eine solche Vereinbarung kann nur zwischen dem Bund und den Ländern, nicht hingegen zwischen dem Bund und Gemeinden abgeschlossen werden.

Da die oben beschriebenen Voraussetzungen für die Murtalbahn nicht zutreffen, kann das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ein solches Zweckzuschussgesetz zur Finanzierung der Murtalbahn nicht vorschlagen.

Zu Frage 12:

- *Im Rahmenplan der ÖBB wurde der Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Zeltweg und Pöls angekündigt. Bis wann wird dieses Vorhaben umgesetzt?*

Die Neuelektrifizierung der Strecke Zeltweg - Pöls ist aktuell von 2025 bis 2027 vorgesehen.

Zu Frage 13:

- *Kopfbahnhöfe sind bei der Fahrplanerstellung immer mit unnötigen Zeitverlust verbunden. Um diesen Zeitverlust zu verringern, gibt es die Möglichkeiten, sogenannte „Schleifen“ zu errichten. Gibt es für die Kopfbahnhöfe Selzthal sowie St. Michael in der Obersteiermark konkrete Planungen, eine solche Schleife zu errichten?*
- a.) Wenn ja, wie ist der derzeitige Planungsstand?
  - b.) Wenn ja, bis wann ist eine Umsetzung realistisch?
  - c.) Wenn nein, warum gibt es diesbezüglich keine Planungen?

Die „Schleife Selzthal“ und ein neuer Halt in St. Michael wurden im Rahmen der Erstellung des Zielnetz 2040 untersucht und im Fachtentwurf positiv bewertet. Das Zielnetz 2040 ist die langfristige Ausbaustruktur für Eisenbahninfrastruktur in Österreich. Nach Abschluss des Zielnetzprozesses werden weiterführende Planungsarbeiten gestartet, daher kann derzeit noch kein konkreter Umsetzungszeitraum genannt werden.

Leonore Gewessler, BA

